

Recherches sociographiques



Luc-Normand TELLIER (dir.), *Les défis et les options de la relance de Montréal*

Paul Lewis

Volume 41, numéro 1, 2000

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/057345ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/057345ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de sociologie, Faculté des sciences sociales, Université Laval

ISSN

0034-1282 (imprimé)

1705-6225 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Lewis, P. (2000). Compte rendu de [Luc-Normand TELLIER (dir.), *Les défis et les options de la relance de Montréal*]. *Recherches sociographiques*, 41(1), 137–141.
<https://doi.org/10.7202/057345ar>

Jacques DECORNOY, dans *Peur blanche, péril jaune*, a montré la mesquinerie du politique pendant la dernière guerre auprès des ressortissants canadiens d'origine asiatique. Le livre de Beauregard ouvre un voile nouveau sur cette même duplicité. À ce titre, il apporte un éclairage intéressant sur la censure et fait découvrir tout un volet de la politique qu'il n'est pas toujours facile de cerner : le manque total de transparence dans la gestion de l'État.

L'auteur commence son livre par une interrogation : « Se pourrait-il qu'au Canada, en 1939, on assiste à la mise en place d'un modèle de censure représentatif d'un gouvernement ayant alors recours à des méthodes de fonctionnement qui ne sont pas inhérentes à la démocratie ? » (p. 13). Et il le termine ainsi : « L'étude de la censure nous amène à réfléchir sur la démocratie et les pouvoirs d'un gouvernement en période de crise » (p. 186). « La finalité de la censure, que l'on peut expliquer par une certaine rationalité, appartient en fait à l'irrationnel : la peur que les autres sachent. Empêcher les forces ennemies de connaître nos secrets militaires certes, mais empêcher aussi la population de connaître la vraie nature de la guerre et la surveillance dont elle fait l'objet. » (P. 188.)

L'intérêt du livre déborde de beaucoup la question de la censure. Il nous plonge dans le mystère de la politique et nous confirme que c'est toujours plus tard qu'on apprend que le politicien fuit la vérité et la transparence à des fins qui s'éloignent de l'intérêt public.

Bernard DAGENAIS

Département d'information et de communication,
Université Laval.

Luc-Normand TELLIER (dir.), *Les défis et les options de la relance de Montréal*, Sillery, Presses de l'Université du Québec, 1997, 196 p.

L'ouvrage, préparé sous la direction de Luc-Normand Tellier, rassemble une série de textes fort disparates, écrits dans un contexte particulier, au moment où le gouvernement du Québec s'apprêtait à créer la Commission de développement de la métropole. Mais nous savons maintenant que la Commission ne verra pas le jour, du moins pas comme on l'avait imaginé alors au ministère de la Métropole. Cela dit, le livre conserve toute sa pertinence, si ce n'est qu'il contribue à alimenter une réflexion qui semble aujourd'hui en panne, et qu'il éclaire certaines des interrogations actuelles sur l'avenir de Montréal.

L'ouvrage est organisé en deux grandes parties, auxquelles s'ajoutent une introduction et une (trop courte) conclusion, toutes deux signées par le responsable de la publication. Alors que la première partie présente les cinq principaux défis que doit relever la région de Montréal, la seconde examine trois options différentes

pour assurer la relance de Montréal : une option montréaliste, une option métropolitaine et une option interrégionale.

Cinq défis ont été identifiés pour la région de Montréal : le déclin de l'économie, les friches industrielles, la mobilité des biens et des personnes, l'environnement et, enfin, le multiculturalisme. Ce choix peut surprendre, non pas tant que ces cinq défis ne sont pas actuels – ils le sont –, mais parce qu'il n'épuise pas vraiment la liste des défis que Montréal doit surmonter dans les années à venir : certains d'entre eux, comme la pauvreté croissante et la formation de la main-d'œuvre, n'ont pas été traités, alors qu'ils sont au cœur des préoccupations actuelles. L'analyse que proposent les auteurs n'est toutefois pas sans intérêt.

Le déclin de la région de Montréal est indéniable. C'est ce que montrent Maxime TROTTIER et Jean-Claude THIBODEAU, dans les deux textes qui traitent de l'économie montréalaise. Trottier s'intéresse à la mesure de la performance de Montréal, une performance qui ne cesse de se dégrader depuis 1987. Thibodeau, pour sa part, insiste sur le caractère structurel de la marginalisation de Montréal : les problèmes que connaît Montréal ne sont pas étrangers au fait qu'il s'agit de l'une des plus vieilles villes industrielles d'Amérique du Nord, et qui est donc en pleine restructuration. Ainsi, affirme-t-il, il ne faut pas sombrer dans l'alarmisme, même si les solutions pour assurer le repositionnement de son économie ne sont pas évidentes.

Le déclin de l'industrie manufacturière, de même qu'une transformation des stratégies de localisation des entreprises, ont entraîné l'abandon de vastes zones industrielles, dans la partie centrale de l'agglomération. La requalification de ces friches industrielles constitue le deuxième défi de Montréal, comme le souligne Richard MORIN. Mais à ce jour, les perspectives de réappropriation ne paraissent guère encourageantes. Et cela d'autant plus que les positions de l'administration Bourque à l'égard des anciennes zones industrielles sont pour le moins incohérentes, comme le montrent bien les débats récents autour de la Redpath ou de la cour de triage Papineau.

Le troisième défi concerne la mobilité des biens et des personnes. Dans son texte Florence JUNCA-ADENOT éclaire les principaux enjeux en matière de déplacements des personnes à l'échelle métropolitaine, à la lumière des réflexions menées autour du plan de transport du MTQ et du plan stratégique de l'Agence métropolitaine de transport. Le défi apparaît davantage institutionnel, dans la mesure où il faudra assurer une plus grande cohérence des actions des différents acteurs concernés par le transport. Dans son texte, l'auteure ne discute toutefois pas la question des marchandises, pourtant essentielle, surtout dans un contexte de plus en plus caractérisé par la mondialisation.

Pour Montréal, le défi du développement durable est peut-être le plus important, à long terme du moins, mais dans son texte Luc GAGNON n'aborde aucunement la problématique montréalaise, pour plutôt se situer à un niveau global, trop pour qu'il nous soit possible de voir ce qui pourrait être fait à Montréal. Montréal ne se développe certainement pas en respectant un modèle de développement durable, mais la situation est peut-être moins problématique à Montréal

que dans d'autres villes d'Amérique du Nord, comme en témoignent par exemple les données sur l'utilisation du transport collectif.

Le cinquième et dernier des défis que nous devons relever concerne l'intégration des immigrants à la société québécoise. Dans un texte percutant, Annick GERMAIN montre que si nous ne pouvons parler d'une véritable intégration, il nous faut reconnaître que la sociabilité publique est dominée par une cohabitation pacifique, bien que distante. Germain rappelle que l'immigration a jusqu'à maintenant constitué un avantage indéniable pour la région de Montréal, mais que le défi est de faire en sorte que ce soit encore le cas dans les prochaines années.

Sur la base de ces défis (encore que les liens ne soient pas très nets), trois options ont été identifiées pour la région de Montréal : l'option montréaliste (renforcer le centre par rapport à la périphérie), l'option métropolitaine (regrouper les acteurs de la région métropolitaine autour d'une même table) et l'option inter-régionale (accroître la synergie entre toutes les régions du Québec). Seule la troisième option peut être considérée comme réaliste, même si dans son texte Marc-Urbain PROULX n'est pas très explicite sur les moyens d'opérationnaliser les liens entre la métropole et les régions du Québec.

Les deux autres options apparaissent nettement moins réalistes, mais pour des raisons différentes. L'option métropolitaine (la deuxième option) a du plomb dans l'aile. Malgré l'intérêt que pourrait présenter un organisme métropolitain, que défend fort justement Robert PETRELLI, il n'est pas évident qu'une véritable structure métropolitaine puisse voir le jour rapidement. La Commission de développement de la métropole est depuis longtemps enterrée et le projet de réforme de la ministre Harel est déjà fortement contesté, même si au moment d'écrire ces lignes il n'a pas encore été rendu public. Nous pouvons par ailleurs douter de l'utilité réelle d'un tel organisme pour régler les problèmes de l'économie montréalaise, dans la mesure où ces problèmes ne s'expliquent pas uniquement par la concurrence que se livrent les villes de la région métropolitaine.

Il faut par contre reconnaître que le partage de la croissance de l'assiette fiscale, que proposent Jean-Pierre COLLIN et Chantal BEAUDOIN, contribuerait sans doute à créer les conditions favorables à un véritable esprit métropolitain, dans la mesure où il permettrait de restreindre la concurrence entre les municipalités pour les nouvelles constructions. Compte tenu des avantages d'un tel mécanisme, il apparaît difficile de comprendre pourquoi le gouvernement du Québec n'a jamais trouvé le temps de l'examiner plus à fond, avant de mettre sur pied la Commission nationale sur les finances et la fiscalité locales.

Les trois options identifiées ne s'opposent pas vraiment, elles sont plutôt complémentaires, comme le souligne Luc-Normand Tellier dans la conclusion de l'ouvrage. S'il est vrai qu'il est possible de donner plus de pouvoirs à Montréal en même temps qu'à l'ensemble des régions du Québec, il n'est pas du tout évident que l'option montréaliste soit conciliable avec l'option métropolitaine. Le moins que l'on puisse dire est que l'option montréaliste nie la réalité métropolitaine, pour ne reconnaître que le cœur de l'agglomération. La principale faiblesse de cette proposition est qu'elle témoigne d'une conception réductrice de la région

métropolitaine. En effet, l'option montréaliste vise à renforcer le centre au détriment de la périphérie, en marquant l'opposition entre l'un et l'autre. Pire, à terme cette option ne peut qu'affaiblir le centre.

L'option montréaliste n'a jamais fait l'objet d'un véritable débat dans la région, mais il y a fort à parier qu'elle ferait rapidement l'unanimité, mais contre la principale mesure qu'elle suppose, l'imposition d'un péage sur les ponts, pour toutes les voitures se dirigeant vers l'île de Montréal. De l'avis de plusieurs, une telle mesure permettrait de faire payer aux résidents de la banlieue les services qu'ils utilisent dans la ville centre. Pourtant, la ville de Montréal n'est peut-être pas désavantagée dans le système actuel. Les banlieusards consomment des services à Montréal, pour lesquels ils ne paient pas directement, il est vrai. Mais rien ne nous permet de penser que Montréal n'est pas correctement compensée, puisqu'elle retire des bénéfices de leur présence. C'est d'ailleurs ce que montrent les deux études sur les effets de débordement, réalisées depuis une dizaine d'années dans la région de Montréal.

Les problèmes budgétaires de Montréal ne s'expliquent aucunement par la présence des banlieusards en ville centrale, mais plutôt par la conception que Montréal se fait de son rôle, de même que par ses caractéristiques urbaines. Si Montréal doit fournir des services à l'ensemble de la région, il est juste que la banlieue paie à hauteur des bénéfices qu'elle en reçoit ; mais ce n'est certainement pas en imposant un péage sur les ponts que l'on assurera un financement juste et équitable de ces services. Et cela d'autant plus que toutes les villes de la région ne seraient pas appelées à contribuer équitablement. Pourquoi seuls les résidents des villes situées hors de l'île qui doivent se rendre au centre-ville devraient-ils payer ? Le problème se poserait sans doute dans des termes différents si Montréal n'était pas construite sur une île. Selon Luc-Normand Tellier, c'est là une chance que Montréal soit aménagée sur une île ; en effet, un péage peut être rapidement implanté. Mais en même temps, cela fausse notre perception et nous amène à penser que l'étalement urbain ne concerne que les villes hors de l'île de Montréal, que les problèmes ne proviennent que des couronnes. Par ailleurs, si les villes de la région doivent contribuer aux services métropolitains, elles doivent également participer aux décisions, ce qui signifie qu'il nous faudra, tôt ou tard, mettre en place une forme de gouvernement à l'échelle régionale.

Les automobilistes (et ils sont nombreux) seraient sans aucun doute les premiers à s'opposer à une nouvelle taxe comme celle que propose Luc-Normand Tellier. Mais ils ne seraient pas les seuls... Les villes de la banlieue pourraient s'y opposer, du moins dans un premier temps. Mais c'est surtout la ville de Montréal qui pourrait en souffrir le plus, le péage restreignant l'accès à la zone centrale, où se concentre l'essentiel des activités de la région. Le dynamisme du centre-ville dépend pour une bonne part de ce que les activités y sont encore fortement concentrées ; dans ce contexte, on comprend mal pourquoi il faudrait punir certains de ceux qui s'y rendent tous les jours travailler, étudier, dépenser. Le péage favoriserait à long terme l'étalement urbain, en encourageant les entreprises à s'installer en banlieue. Le mouvement est d'ailleurs déjà amorcé ; il ne peut qu'être amplifié par une telle mesure.

Pour Luc-Normand Tellier, les sommes ainsi accumulées serviraient d'abord à alimenter un fonds visant à assurer la relance de la partie centrale de l'agglomération. Le péage est certes une taxe facile à comprendre ; il ne s'agit pas pour autant d'une taxe juste, surtout si elle est conçue pour alimenter un fond de développement. Et cela d'autant plus que toutes les villes de la banlieue ne sont pas appelées à contribuer également, comme nous l'avons mentionné plus haut.

La métropole continue de poser un problème aux autorités québécoises, qui hésitent, tergiversent, improvisent. On peut douter de la capacité du gouvernement du Québec de s'attaquer aux problèmes de la région de Montréal. Les solutions sont loin d'être faciles, comme nous le montrent les différents auteurs qui ont contribué à la réflexion sur les défis et les options de la relance de Montréal. Il nous faut un véritable débat sur ces questions. Le principal mérite du livre est de contribuer à ce débat, qui semble, en cette fin de l'été 1999, plutôt mal engagé, même les textes réunis par Luc-Normand Tellier n'abordent pas directement les causes du déclin de Montréal, ni non plus les solutions qui doivent être adoptées pour assurer la relance (économique s'entend) de Montréal.

Paul LEWIS

*Institut d'urbanisme,
Université de Montréal.*

Jean-Pierre COLLIN *et al.*, *La Rive-Sud de Montréal : dynamique intermunicipale et intégration métropolitaine*, Montréal, INRS-Urbanisation, 1998, 274 p.

Les feux actuellement braqués sur les problèmes de la ville et de l'île de Montréal masquent les dynamismes sous-régionaux de l'agglomération urbaine de Montréal, dont l'intérêt économique, social et institutionnel ne se limite plus à la seule ville centre. Il faut savoir gré à Jean-Pierre Collin d'avoir répondu à une demande de la municipalité de Longueuil pour effectuer une étude de la Rive-Sud de Montréal et de ses interactions avec la ville centre. Réunissant une équipe diversifiée et compétente, Collin a peint un portrait à plusieurs facettes de la réalité de cet ensemble de banlieues, qui a connu des changements socioéconomiques importants depuis une trentaine d'années.

La Rive-Sud, c'est d'abord la réunion en quatre municipalités régionales de comté (MRC) de 38 municipalités de taille et de statut socioéconomique variables. Ce territoire fait partie de ce que l'on nomme, depuis 1985, la Montérégie, issue d'un découpage administratif encore peu significatif du point de vue de la cohésion sociale, politique et économique. Quel intérêt d'étudier un sous-ensemble urbain, hormis de répondre à une commande en provenance d'acteurs politiques locaux ? En réalité, il y en a deux. Le premier repose sur la différenciation intra-urbaine que l'on observe dans bon nombre de régions urbaines. Plus ces régions se développent et plus elles croissent, plus elles ont tendance à se différencier. En leur sein, on voit